

---

## Saint-Malo, pôle marchand de la « première Modernité »

Réflexions et interrogations sur la singularité malouine

*Saint-Malo, a merchant centre in the early modern period. Thoughts and questions on Malouin specificity*

André Lespagnol

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/4039>

DOI : 10.4000/abpo.4039

ISBN : 978-2-7535-7691-9

ISSN : 2108-6443

### Éditeur

Presses universitaires de Rennes

### Édition imprimée

Date de publication : 6 décembre 2018

Pagination : 285-300

ISBN : 978-2-7535-7572-1

ISSN : 0399-0826

### Référence électronique

André Lespagnol, « Saint-Malo, pôle marchand de la « première Modernité » », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 125-3 | 2018, mis en ligne le 06 décembre 2020, consulté le 06 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/4039> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.4039>

---

© Presses universitaires de Rennes

# Saint-Malo, pôle marchand de la « première Modernité »

## Réflexions et interrogations sur la singularité malouine

André LESPAGNOL

Professeur émérite, Université Rennes 2

L'apogée de Saint-Malo comme pôle capitaliste marchand d'envergure internationale se situe sans conteste à la charnière des <sup>xvii</sup><sup>e</sup>-<sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècles. Mais cet apogée spectaculaire, avec la floraison de grandes entreprises maritimes à l'échelle mondiale, de l'interlope à la mer du Sud à l'ouverture des commerces asiatiques de Moka à Canton, ne résultait pas d'une génération spontanée. C'est un bon siècle plus tôt en effet que Saint-Malo s'était dégagé et différencié de la myriade des petits ports du « roulage » breton pour s'affirmer comme un pôle portuaire et marchand d'envergure et de visibilité européenne, dès la « première Modernité ».

L'affirmation précoce d'un tel pôle sur ce site improbable que constituait le rocher malouin mérite réflexion et appelle à des interrogations sur la singularité et les paradoxes du cas malouin, sur les facteurs et les choix qui peuvent rendre compte de cette émergence et sur la chronologie de celle-ci.

### Une singularité conjoncturelle dans l'espace maritime breton

Le premier paradoxe malouin est en effet sa divergence conjoncturelle dans la seconde moitié du <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle par rapport à l'ensemble des ports de « rouliers » bretons. Après avoir dominé les routes du cabotage ouest-européen durant plus d'un siècle, ceux-ci amorcent alors un déclin irrémédiable, face notamment à la concurrence des flûtes hollandaises<sup>1</sup>. Or, parallèlement, Saint-Malo, qui avait participé à ces belles heures du « rou-

---

1. TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1967 ; MOLLAT, Michel, « Quelques aspects du commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge », *Mémoires de la société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, 1948.

lage » breton, va continuer voire accélérer sa croissance jusqu'à la fin du siècle, comme le reflète d'ailleurs l'évolution de sa population qui triple au cours du XVI<sup>e</sup> siècle.

Mais cette poursuite de la trajectoire ascendante du pôle malouin s'est effectuée grâce à une véritable mutation qualitative qui lui a permis de réussir une « sortie par le haut » dans le dernier tiers du XVI<sup>e</sup> siècle, avec la construction de nouveaux trafics, marquant un changement de nature et d'échelle par rapport au cabotage ouest-européen traditionnel.

Première innovation, c'est entre 1570 et 1610 que les Malouins mettent en place les circuits « triangulaires » qui vont désormais prolonger durant deux siècles leurs expéditions de pêche morutière à Terre-Neuve, amorcées depuis la décennie 1510-1520, en leur donnant une extension géographique et une dimension commerciale nouvelle<sup>2</sup>. À partir des années 1570 en effet, un nombre important de terre-neuviers malouins allaient traverser l'Atlantique pour pénétrer « au-delà du Détroit » et décharger leurs cargaisons de morue sèche dans les ports de Méditerranée occidentale, et y conquérir les marchés de l'Europe latine. On repère ainsi leur arrivée vers 1570-1580 dans les ports du Levant espagnol, de Carthagène à Alicante (textes de Vicente MONTOJO et de Bernard ALLAIRE dans ce volume), de l'Italie tyrrhénienne (Civita-Vecchia 1571, Livourne 1590, Gênes) et de Provence (Marseille 1609).

Cette percée sur les marchés de l'Europe du Sud offrait en sus aux armateurs malouins l'opportunité de ramener en « fret de retour », pour leur compte ou celui de divers chargeurs, des cargaisons de produits méridionaux – alun de Tolfa, soude et « barille » du Levant espagnol, huiles de Ligurie, vins de Provence et savons de Marseille – vers les ports de la France du Nord-Ouest : non seulement à Saint-Malo mais aussi Nantes et surtout Rouen, grand marché et porte d'entrée du marché parisien. À travers ces prolongements commerciaux de leur activité morutière, les Malouins allaient ainsi assurer durant deux siècles une fonction majeure d'intermédiaires, comme rousiers et marchands, entre les deux façades – méditerranéenne et atlantique – du Royaume et de l'Europe.

Simultanément, c'est dans ces mêmes années 1560-1590 que les Malouins mettent en place la « route d'Andalousie » qui ouvrait une liaison maritime directe avec les ports têtes de ligne de la *Carrera de Indias*, Séville et surtout ses avant-ports, San Lucar et bientôt Cadix. Grâce à l'utilisation de navires de plus fort tonnage, de 200 à 400 tonneaux, fortement armés, et naviguant souvent en convoi, dès cette période cette route va s'imposer aux dépens de l'axe traditionnel Nantes-Bilbao (texte de Jean-Philippe PRIOTTI dans ce volume) comme la liaison majeure entre la France du Nord-Ouest (Bretagne, mais aussi Bas-Maine et Normandie) et ces ports andalous, stratégiques pour l'expédition de ses productions toilières vers les nouveaux marchés hispano-américains. Elle devait l'être aussi au retour

---

2. DELUMEAU, Jean, « Les terreneuviers malouins à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle », *Annales Économie, Sociétés, Civilisations*, 1961 ; *id.*, « L'alun de Rome », Paris, 1962.

pour l'importation des produits américains (indigo, cochenille), et surtout l'argent-métal des mines d'Amérique, dont une part importante prendra désormais le chemin de l'hôtel des monnaies de Rennes avant d'irriguer l'économie du Royaume<sup>3</sup>.

Avec ces deux trafics majeurs, qui constituent ses moteurs de croissance dès le dernier tiers du XVI<sup>e</sup> siècle, Saint-Malo a opéré une véritable « montée en gamme » en termes de matériel naval mobilisé, de cargaisons transportées et commercialisées, de capitaux engagés, et un changement d'échelle en termes d'espace économique. Les Malouins dépassent désormais les horizons étroits du cabotage ouest-européen médiéval pour s'insérer directement (Terre-Neuve) ou indirectement (les trafics hispano-américains via les ports andalous) dans une économie atlantique en construction, sans négliger les potentialités de marchés méditerranéens encore porteurs.

Après une phase de commerce itinérant assuré par des capitaines-marchands, ils conforteront leur insertion à partir des années 1570-1610 par l'implantation d'un réseau commercial dense dans tous les ports et places de l'Espagne méridionale, de part et d'autre du « détroit », de San Lucar et Cadix à Malaga, Carthagène et Alicante, de Séville à Valence, réseau qui leur offrait un point d'appui précieux pour leurs opérations maritimes et commerciales dans cet espace charnière.

Ces choix permettront au pôle malouin d'éviter le déclin tendanciel du roulage breton en se mettant dans les vents porteurs de l'économie atlantique<sup>4</sup>, et de profiter de la croissance du « beau XVI<sup>e</sup> siècle » entre 1560 et 1590.

### **Une originalité fonctionnelle : port de rouliers, port de marchands**

Mais cette discordance conjoncturelle renvoie, on le devine, à de véritables différences structurelles touchant la nature même de l'organisme économique malouin et ses fonctions. Conscients de cette spécificité, des historiens bons connaisseurs de la période avaient tenté de la qualifier en opposant « Penmarch, port de rouliers » à « Saint-Malo, port de marchands » ou « port d'entrepôt<sup>5</sup> ». Mais cette opposition tranchée entre deux types de ports avait l'inconvénient de gommer l'originalité majeure du port malouin, c'est-à-dire sa complexité et sa dualité fonctionnelle.

Certes, Saint-Malo était bien, depuis l'origine, un « port de rouliers », et devait demeurer à travers la mutation de ses trafics un port d'armement, développant une flotte importante pour ses propres opérations de pêche

---

3. SPOONER, Franck, *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680*, Paris, 1956.

4. MEYER, Jean, « Au rythme du monde atlantique », chapitre dans DELUMEAU, Jean (dir.), *Histoire de la Bretagne*, Toulouse, 1971.

5. Port de marchands pour COORNAERT, Émile, *Les Français et le commercial international à Anvers, fin XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, 2 tomes, 1961 et « port d'entrepôt » pour TANGUY, Jean, *Quand la toile va. L'industrie toilière bretonne du 16<sup>e</sup> au 18<sup>e</sup> siècle*, Rennes, 1994.

et de commerce, mais aussi pour affréter ses navires aux marchands extérieurs désireux d'utiliser leurs services de transporteurs. C'était là une fonction assez « naturelle » pour un port de façade maritime, qui avait su valoriser les atouts de son site : un vaste port d'échouage, accessible à tous tonnages, bien protégé par le rocher fortifié, avec de vastes grèves pour la construction et la réparation des navires et les mouillages en eau profonde de l'estuaire de la Rance. Et l'insularité du site avait orienté « naturellement » ses habitants vers la navigation, offrant ainsi à ses armateurs un large réservoir de main d'œuvre maritime qualifiée, des cadres navigants aux matelots.

Développée depuis le XIII<sup>e</sup> siècle dans les eaux ouest-européennes, notamment pour le transport des vins de Bordeaux ou d'Aunis vers l'Europe du Nord, cette activité d'armement pour le transport – le *shipping* selon la terminologie anglaise – se prolongea dans leurs nouveaux trafics mis en place fin XVI<sup>e</sup> siècle, pour l'expédition de toiles de l'Ouest vers l'Andalousie ou pour l'importation de produits coloniaux depuis Lisbonne et les ports andalous ou de produits méditerranéens depuis Marseille ou l'Italie. La « navigation à fret », exercée désormais à plus grande échelle, mobilisait au début du XVII<sup>e</sup> siècle une flotte estimée à 150 bâtiments (dont 90 de plus de 100 tonneaux), se situant à des niveaux comparables à ceux enregistrés en 1664 dans l'« Inventaire des Vaisseaux » de Colbert, avec une part significative de navires de plus fort tonnage nécessaires pour les circuits triangulaires et la « route d'Andalousie ».

Port de rouliers donc, mais pas seulement, car depuis le XV<sup>e</sup> siècle au moins, Saint-Malo avait aussi développé une fonction d'entrepôt et une activité de place marchande, celle-ci attirait, impulsait et voyait passer des flux significatifs de denrées diverses – vins et blés, poissons et toiles, aluns et huiles – qui pouvaient y être concentrées, entreposées, « commercialisées », pour être ensuite redistribuées par voie de mer ou de terre dans diverses directions.

L'essor de cette fonction pouvait paraître paradoxal pour un port de façade maritime, à l'étroit sur son rocher insulaire, très exposé, et mal relié à l'arrière-pays continental. Cette fonction était généralement l'apanage de ports de fond d'estuaire de grands fleuves comme Rouen, Bordeaux ou Nantes. Ce pouvait l'être aussi pour des ports de fond de rias mieux reliés à l'arrière-pays, tel que Morlaix ou Dinan, au fond de l'estuaire de la Rance, qui avait bien des atouts pour disputer une telle fonction à ce port insulaire qui aurait pu n'être que son avant-port, à l'instar de Roscoff pour Morlaix. « Avec tous les avantages dont cette ville se pare il lui manque une rivière » se moqueront les rivaux nantais au XVIII<sup>e</sup> siècle, en pointant une faiblesse intrinsèque de la situation malouine ; et Charles Carrière, se fondant sur cet argument et sur « l'isolement » du port qu'il induisait, estimait que « Saint-Malo ne pouvait être et ne fut jamais un grand marché<sup>6</sup> ».

---

6. CARRIÈRE, Charles, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Aix, 1973.

Mais cette évidence du XVIII<sup>e</sup> siècle valait-elle deux siècles plus tôt ? On peut sérieusement en discuter.

Au prix d'efforts constants, la cité malouine s'était donné progressivement les moyens de développer cette fonction de port marchand et d'entrepôt. Cela concernait en premier lieu les moyens matériels, avec des capacités d'entreposage dans les caves et celliers de toutes les maisons marchandes<sup>7</sup>, et la réalisation – certes tardive – d'un minimum d'infrastructures, grâce à une taxe d'octroi obtenue en 1573, telle que la consolidation de la chaussée du Sillon, qui assurait la liaison avec la « terre ferme », et la construction, achevée en 1583, d'un premier quai en pierre près de la Grande Porte, qui permettait de faciliter le déchargement des cargaisons des navires vers la ville, ses marchés et ses entrepôts.

La ville s'en était également donné les moyens institutionnels, avec la mise en place de lieux d'échange formalisés – des halles aux blés et aux toiles, et d'une « bourse commune », installée dans le « ravelin » près de la Grande Porte en 1644, où pouvaient se négocier aux enchères marchandises en gros et parts de navires. Et les Malouins s'étaient battus pour la création d'une juridiction commerciale autonome, un consulat : demandée à Charles IX lors de son passage dans la ville en 1570, promise par Henri III en 1575, sa création effective sera l'un des points essentiels de leurs négociations en 1592-1594 avec Mayenne, chef de la Ligue, puis avec Henri IV. Enfin, bien sûr, s'étaient-ils efforcés de consolider les « privilèges » accordés par Charles VI en juillet 1395 : avec l'exemption de droits portant sur « toutes sortes de marchandises qui s'y déchargeaient ou rechargeaient pour sortir par mer », et une immunité fiscale tant pour les marchands locaux que pour les « forains » qui venaient y opérer, ils conféraient de fait à la place malouine un véritable statut de « port-franc », que ses marchands défendront avec efficacité jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle.

Si l'on y ajoute les qualités du site portuaire en termes d'accessibilité, et l'offre de services de transport diversifiée de l'armement malouin vers de multiples directions, il y avait là un ensemble de conditions susceptibles d'attirer les marchands « forains ». C'étaient d'abord des marchands français de l'Ouest armoricain proche (Haute-Bretagne, Basse-Normandie, Bas-Maine), pour qui le port de l'estuaire de la Rance pouvait paraître un exutoire « naturel », notamment pour l'expédition de leurs toiles, et un point d'attraction comme marché. Mais Saint-Malo attirait aussi au XVI<sup>e</sup> siècle des marchands étrangers, des Flamands et plus encore des sujets du roi d'Angleterre, venant de l'Angleterre méridionale et des îles normandes si proches de Jersey-Guernesey, restées après 1453 sous souveraineté anglaise, ce qui rendait le pôle malouin particulièrement sensible à la dégradation de la situation internationale dans le dernier quart du XVI<sup>e</sup> siècle, dès lors qu'elle impliquait ses principaux partenaires.

---

7. DUBUISSON-AUBENAY, François-Nicolas, *Itinéraire de Bretagne en 1636*, Nantes, 1898.

## Une relation paradoxale avec l'Angleterre

Il y a matière en effet à s'interroger sur le rôle spécifique qu'a pu jouer dans l'essor du pôle malouin la relation avec cette Angleterre voisine, du Moyen Âge au milieu du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle. Cette relation apparaît à double face : « guerre et commerce, ou l'un et l'autre ensemble » pour paraphraser Frotet de la Landelle, et elle mérite une analyse plus approfondie, en évitant l'anachronisme d'une vision manichéenne marquée par l'opposition frontale de la « seconde guerre de Cent Ans<sup>8</sup> ».

Certes, d'un côté, des tensions quasi-permanentes entre les deux royaumes<sup>9</sup>, et des affrontements récurrents sur mer avec les voisins anglais, même s'ils semblent demeurer assez limités au <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle (texte de Hervé LE GOFF dans ce volume), pouvaient à l'occasion porter des coups sévères au commerce malouin, comme on le verra en 1590-1594. Cette menace navale latente qui commençait à leurs portes a certainement joué un rôle d'aiguillon dans la formation et l'orientation « guerrière » des marins et armateurs malouins.

Mais il faut souligner aussi que, de manière dialectique, l'Angleterre – et notamment sa partie méridionale (Hampshire, Dorset) – constituait un « étranger proche », une zone quasi frontalière, reliée depuis deux millénaires, *via* les îles anglo-normandes, à l'estuaire de la Rance et ses ports successifs – Reginca/Alet, puis Saint-Malo. Beaucoup d'indices suggèrent l'importance de ce marché anglais « de proximité » dans les fonctions de redistribution de l'entrepôt malouin aux <sup>xv</sup><sup>e</sup>-<sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècles, pour les vins et produits méridionaux, mais surtout pour les toiles, comme le soulignaient encore fin <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle les témoignages de Colbert de Croissy (1665) ou Béchameil de Nointel (1698)<sup>10</sup>. Inversement, Saint-Malo, grâce à son statut de port-franc pouvait en tirer avantage pour se procurer des lainages anglais pour réexporter vers les marchés ibériques, et il pouvait aussi jouer un rôle de relais pour le commerce des Anglais avec l'Espagne, notamment en période de guerre entre ces deux pays, comme s'en inquiétaient les édiles malouins en 1591 en tentant d'interdire à leurs compatriotes de leur servir de prête-noms pour des envois de lainages ou de toiles vers l'Andalousie.

De nombreux marchands anglais et anglo-normands fréquentaient régulièrement le rocher malouin et ses marchés, et certains pouvaient s'y installer, au moins temporairement, hébergés dans des « auberges » où ils constituaient, comme à Morlaix, une véritable « colonie » dont on souhaiterait mieux connaître l'importance et l'insertion dans la ville. Il est significatif d'observer que les édiles malouins, malgré les tensions politico-religieuses,

8. LESPAGNOL, André, « La Manche, frontière ou lien ? Panorama des relations économiques entre la Bretagne et la Grande Bretagne du <sup>xv</sup><sup>e</sup> au <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle », dans *Mémoires de la société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne. Colloque de Paimpol*, 2013, p. 301-318.

9. MORIEUX, Renaud, *Une mer pour deux royaumes*, Rennes, PUR, 2008.

10. JARNOUX, Philippe, POURCHASSE, Pierrick et AUBERT, Gauthier (textes présentés par), *La Bretagne de Louis XIV*, Rennes, 2016.

priront bien soin en 1590-91, commerce oblige, de confirmer « leur droit de venir trafiquer en cette ville » et la sûreté de leurs biens après la prise d'assaut du château, et cela même après l'intervention militaire anglaise en Bretagne, comme ils le feront après d'autres affrontements en 1655.

Au total cette *british connection* complexe, paradoxale et encore mal connue, nuance fortement la vision trop « terrienne » d'un port sans arrière-pays. Elle doit nous inciter à revaloriser le rôle qu'ont pu jouer le marché et le partenaire anglais dans l'essor de la place malouine durant la « première modernité », avant que l'affrontement brutal des mercantilismes des deux côtés de la Manche à partir des années 1650-1660 ne vienne briser durablement des relations multiséculaires.

L'organisme portuaire malouin paraît ainsi avoir réussi durant la première modernité à dépasser le clivage entre « port de rouliers » et « port d'entrepôt », en assumant une véritable dualité fonctionnelle, avec le statut d'une véritable place marchande, même s'il ne se situait pas sur ce plan au niveau de grandes places de fond de « rivière » comme Rouen ou Nantes. Mais cette dualité renvoie à quelque chose de plus profond, qui tient aux caractéristiques du milieu entrepreneurial malouin lui-même, et à son mode de formation.

#### « Mariniers et marchands, ou l'un et l'autre ensemble »

C'est par cette formule particulièrement expressive que Nicolas Frotet de la Landelle, l'un des *leaders* de la « République malouine » des années 1590, avait caractérisé le milieu dont il était issu, dans ses « Mémoires » rédigées en 1614.

« Tous marinières » : cela renvoyait évidemment aux origines d'une cité insulaire qui avait attiré sur son rocher des marins de toute la côte, protégés par son « droit de minihy », et avait développé l'armement maritime en élargissant constamment l'échelle de ses trafics du XII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle. Ce lien avec la navigation s'était maintenu fortement au sein des familles marchandes qui contrôlaient l'armement des navires, à travers les cursus de formation de leurs fils, comprenant de longues années de navigation et de commandement de navires, avant de s'établir à terre comme armateurs. Ils intégraient ainsi dans leur bagage cette longue expérience pratique de la navigation et la connaissance concrète des marchés, proches ou lointains qu'ils avaient fréquentés : atout précieux pour développer avec efficacité leur activité d'entrepreneurs.

Cette pratique de la navigation leur donnait aussi l'expérience des « risques de guerre » permanents en ces temps troublés, ce qui devait développer chez ces « marinières marchands » malouins une propension particulière à développer une « navigation armée » : « Les Malouins sont gens de guerre et des plus redoutés de cette côte » écrivait D'Argentré en 1588. Cela pouvait valoir pour l'attaque, lorsqu'une conjoncture de guerre leur permettait de développer la course contre le commerce ennemi, ce



qu'ils ne firent qu'occasionnellement au <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle. Mais cette capacité guerrière, avec un matériel naval adapté, leur permettait surtout de pratiquer en tous temps un véritable « commerce armé » garantissant la sécurité de leurs navires, comme en Méditerranée face à la menace « barbaresque ». Cela devait constituer un « avantage comparatif » majeur pour attirer les affréteurs des places extérieures, notamment sur des routes comme celle d'Andalousie, compte tenu de la valeur des cargaisons transportées.

« Mariniers » donc, mais aussi « mariniens et marchands et l'un et l'autre ensemble ». La plupart de ces armateurs conjuguèrent en effet armement et activité marchande en investissant dans une partie au moins des cargaisons que transportaient leurs navires pour spéculer « à compte propre ». Ces spéculations pouvaient porter des vins chargés à Bordeaux, comme sur de l'alun chargé à Civita-Vecchia et vendu sur le marché rouennais, souvent en association avec des marchands normands<sup>11</sup>, comme sur les cargaisons de morue séchée que leurs terreneuviers livraient dans les ports méridionaux, et sur les toiles de toute provenance expédiées sur leurs navires vers l'Andalousie, qui seront la base de leur « commerce d'Espagne ». « Ce sont tous marchands, peu par terre, presque tous par voie de mer » soulignera Dubuisson-Aubenay en 1636, confirmant cette polyvalence des bourgeois malouins, qui anticipaient dès cette fin <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècle la figure du « parfait négociant » que dessinera Savary en 1675.

Marchands donc, mais à quelle échelle, avec quels savoir-faire, quels réseaux ? Cela implique d'élargir les horizons, car, malgré son insularité, le milieu entrepreneurial malouin ne s'est pas développé en vase-clos et a été bénéficiaire d'apports extérieurs. À travers ses fonctions d'entrepôt et de port d'expédition, Saint-Malo attirait des marchands venus de places de la France de l'Ouest, notamment de Haute Bretagne, y porter leurs toiles. Certains s'y installèrent de manière durable, contribuant ainsi à diversifier et enrichir le milieu entrepreneurial malouin au cours des <sup>xv</sup><sup>e</sup> et <sup>xvi</sup><sup>e</sup> siècles à travers un véritable transfert de substance marchande. Ce fut le cas pour Dinan, la place marchande du fond de l'estuaire de la Rance, dont la relation à la fois concurrentielle et complémentaire avec le pôle malouin mériterait d'être creusée, avec l'analyse des parcours individuels et familiaux<sup>12</sup>. Mais le constat vaut plus encore pour une place toilière plus éloignée, Vitré, dont le lien multiforme avec Saint-Malo suscite encore maints questionnements.

### **Vitré, les Vitréens et l'émergence du pôle malouin**

L'origine et les facteurs de cette connexion Vitré-Saint-Malo (texte de Gwénolé LE GOUÉ-SINQUIN dans ce volume) n'avaient rien que de très logique

11. BOTTIN, Jacques et LESPAGNOL, André, « Un couple improbable entre coopération et compétition : Rouen et Saint-Malo aux Temps Modernes », dans « Le lieu et le moment ». Mélanges en l'honneur d'Alain Cabantous, sous la direction d'Isabelle BRIAN, Paris, 2015.

12. PARIS-JALLOBERT, Paul, « Anciens Registres paroissiaux de Bretagne. Saint-Malo », 1898-1900-1902.

et de « naturel ». Pour les dynamiques marchands de cette place toilière « continentale », qui s'était orientée dès la fin du <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle vers l'exportation de ses « canevas » sur les marchés européens, le port de la Rance constituait l'exutoire le plus proche pour ses expéditions par « voie de mer » vers les marchés extérieurs, avec une offre de transport maritime diversifiée, même si les Vitréens dans cette période 1450-1550 ne manquaient pas d'utiliser d'autres ports, de Rouen à Nantes, voire Roscoff.

C'est sur la base d'une complémentarité fonctionnelle entre les « marini-ers-armateurs » malouins et les marchands toiliers exportateurs vitréens que s'était nouée une collaboration fructueuse entre ces deux places dissemblables. La venue de ces grands marchands vitréens sur le rocher malouin depuis la fin <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle, avec des apports qui ne se limitaient pas aux seuls canevas, a certainement contribué à développer sa fonction de place toilière, notamment pour la redistribution de toiles vers l'Angleterre.

Mais cette connexion et ces formes de collaboration prirent une nouvelle dimension après 1560, avec la construction de la nouvelle « route d'Andalousie » reliant l'ouest français aux ports têtes de ligne de la *Carrera de Indias*, qui, comme l'a montré Jean-Philippe Priotti, semble bien avoir été une co-production malouino-vitréenne – ces « Bretons du nord »<sup>13</sup>. Ceux-ci ont su joindre leurs savoir-faire complémentaires : ceux d'armateurs et « marini-ers » pour les Malouins, capables de mettre en place un système de navigation offrant le maximum de sécurité aux chargeurs du Royaume pour des cargaisons à haute valeur, et celui de marchands-toiliers de haute volée pour les Vitréens, capables de capter la commercialisation des toiles de tout l'ouest français pour l'orienter vers les marchés andalous et hispano-américains, grâce à des méthodes d'achat agressives, aux dépens des réseaux espagnols de Nantes jusque-là dominants (texte de Jean-Philippe PRIOTTI dans ce volume). Les Vitréens ont ainsi contribué à détourner vers le relais malouin une part importante des flux de toiles de lin – les « bretagnes » – de la manufacture de Quintin-Pontivy, captés jusque-là par le pôle nantais pour leur expédition vers l'Espagne.

Les Vitréens ont pu ainsi entraîner progressivement leurs partenaires malouins dans les spéculations potentiellement rentables du « commerce d'Espagne », au-delà de leur pure fonction de transporteurs, selon des modalités et des rythmes qui seraient à préciser. Ils les ont sans doute aussi incités à installer, comme ils l'avaient fait eux-mêmes depuis un siècle, des facteurs et correspondants dans les ports andalous, à San Lucar et Séville, et bientôt à Cadix où s'établit dès le début du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle une « colonie » malouine promise à un bel avenir, où l'on repère déjà des Magon, Pépin, de La Haye<sup>14</sup>.

13. « Conflits marchands et intégration économique (Bretagne, Castille et Andalousie, 1560-1580 », dans PRIOTTI, Jean-Philippe et SAUPIN, Guy (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol*, Rennes, 2008.

14. GIRARD, Albert, *Le commerce français à Séville et Cadix au temps des Habsbourg*, Paris, 1932.

Mais cette coopération commerciale étroite s'est enrichie à partir de cette époque d'une forte dimension sociologique, avec l'installation progressive sur le rocher malouin de marchands vitréens, d'abord de manière temporaire, puis sur un mode plus durable, avec conclusion d'alliances avec la bourgeoisie locale, comme le symbolisait l'installation (comme simple apothicaire à l'origine) vers 1560 d'un Jehan Magon venu de Vitré, et son mariage dès 1569 avec Marie Eberard, d'une bonne famille bourgeoise de la ville, exemple que suivirent d'autres branches de familles marchandes vitréennes comme les Séré ou Guillaudeu. Puis les graves troubles politico-religieux secouant Vitré à partir de 1589 incitèrent nombre de familles vitréennes « ligueuses », expulsées de leur ville, à trouver refuge sur le rocher malouin. Ce mouvement se prolongera durant tout le XVII<sup>e</sup> siècle, indépendamment de la confession de ces familles vitréennes, dont certaines – tels les Nouail – étaient encore huguenotes à leur arrivée.

D'une certaine manière on assiste ainsi du milieu du XVI<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle à un transfert progressif du tissu entrepreneurial de la ville toilière vers la cité portuaire, accéléré par la crise politique des années 1590, qui a sans doute déplacé le centre de gravité du couple « Vitré-Saint-Malo » vers le pôle portuaire. Conforté progressivement, au-delà des collaborations d'affaires, par de multiples alliances familiales que révèlent les généalogies<sup>15</sup>, ce processus a constitué une véritable greffe vitréenne sur la bourgeoisie malouine, avec un apport incontestable de compétences et de savoir-faire en matière de techniques commerciales, de capitaux et de relations d'affaires à l'échelle internationale : on pourrait parler plus globalement d'une injection de « culture marchande » de haut niveau au sein d'une bourgeoisie malouine issue de la navigation et de l'armement maritime.

C'est en bonne part grâce à cette greffe vitréenne réussie que la bourgeoisie malouine a pu désormais assumer à parité sa double fonctionnalité de « marins-marchands », et acquérir une visibilité et une crédibilité dans l'internationale européenne des affaires, d'Anvers à Séville, de Rouen à Gênes, à la charnière des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles.

### **Le rôle des facteurs politiques : Saint-Malo, une « république maritime » à la française ?**

Comme le suggère l'évolution des relations entre Vitré et Saint-Malo, l'émergence du pôle malouin ne peut se comprendre en limitant l'analyse à la seule sphère économique : elle doit aussi intégrer des facteurs relevant de la sphère politique, dans leur dimension institutionnelle comme dans les stratégies mises en œuvre par cet acteur collectif qu'était une cité.

---

15. PARIS-JALLOBERT, Paul, « Anciens Registres paroissiaux de Bretagne. Saint-Malo », 1898-1900-1902 ; FRAIN DE LA GAULAYRIE, Édouard, *Tableaux généalogiques, notices et documents inédits*, Vitré, 1890 ; *id.*, « Les Vitréens et le commerce international », *Revue Historique de l'Ouest*, 1893.

Première évidence, la montée en puissance du pôle marchand s'est appuyée sur la conquête par la bourgeoisie malouine d'une autonomie institutionnelle, et d'une certaine marge de manœuvre entre les pouvoirs qui l'entouraient. Les bourgeois malouins, au terme d'une lutte opiniâtre contre la co-seigneurie ecclésiastique qui dominait la ville depuis sa création<sup>16</sup>, après une « commune jurée » semi-avortée en 1308, avaient enfin réussi, à la faveur d'un compromis imposé par la duchesse Anne en 1513, à se doter d'un véritable pouvoir municipal : un corps de ville avec des magistrats élus (procureur-syndic, miseur), une milice urbaine, et des ressources fiscales lui permettant notamment de développer les infrastructures commerciales et portuaires nécessaires à l'essor de la navigation et du commerce.

Même relative par rapport à la seigneurie, et placée sous le regard du pouvoir souverain qu'incarnait le puissant château (avec sa garnison), construit au xv<sup>e</sup> siècle par les ducs autant pour contrôler la ville que pour la défendre, cette autonomie municipale avait permis à la bourgeoisie malouine de louvoyer au mieux de ses intérêts entre les pouvoirs externes qui se disputaient la souveraineté sur la ville, entre le duc et le roi, selon l'adage « ni breton ni françois, malouin suis ». Elle avait d'ailleurs plutôt joué le roi contre un pouvoir ducal trop proche, quitte à négocier en retour des avantages spécifiques comme en 1395, lors de la première mainmise du roi sur la ville, en obtenant le privilège de port-franc pour son commerce.

Cette autonomie relative, confortée par l'arbitrage de 1513, avait certainement été renforcée au cours du xvi<sup>e</sup> siècle par la montée en puissance économique et maritime de la place. Le contrôle d'une part importante des flux d'argent américains revenant en France, qui alimentent en quantités croissantes à partir de 1560 les frappes de l'hôtel des monnaies de Rennes devenu le premier de France, renforçait objectivement le poids et l'influence des Malouins auprès du pouvoir royal. Symboliquement, Charles IX en personne était venu visiter la ville en 1570 à l'occasion de son « tour de France », et les Malouins en profitèrent dans les années suivantes pour avancer leurs revendications auprès du pouvoir, pour l'obtention de nouveaux droits d'octroi et d'un consulat.

De même, le développement de leur flotte, avec la construction à partir de 1570 de navires de plus fort tonnage, munis d'artillerie et montés par des équipages nombreux et aguerris au combat, donnait désormais aux Malouins une véritable « force de frappe » navale. Ils l'utilisaient d'abord à des fins défensives pour se protéger de la course barbaresque dans leurs circuits méditerranéens, ou pour garantir contre tout ennemi potentiel la sécurité des précieuses cargaisons que leurs navires acheminaient sur la nouvelle « route d'Andalousie ». Mais ils pouvaient aussi utiliser ce potentiel naval de manière offensive, occasionnellement pour des armements

---

16. LEGUAY Jean-Pierre, chapitre 3 dans LESPAGNOL, André, *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, 1984.

en course, assez rares du reste au XVI<sup>e</sup> siècle<sup>17</sup> (texte de Hervé LE GOFF dans ce volume), et en se positionnant en précieux auxiliaires du pouvoir, face à un État dépourvu d'une marine de guerre digne de ce nom, incapable de garantir la sécurité de la navigation et des activités maritimes de ses sujets, et contraint de recourir à des cités maritimes disposant de moyens navals conséquents pour tenter d'y parvenir. À cet égard, il est significatif que les armateurs malouins aient dû assurer eux-mêmes, à partir de 1611 et durant tout le XVII<sup>e</sup> siècle, la protection de leurs installations et de leurs pêcheurs dans la zone du Petit Nord de Terre-Neuve contre les incursions récurrentes des Inuits du Labrador, en équipant un « vaisseau de conserve » armé en guerre pour patrouiller sur ces côtes, financé par une taxe que le parlement de Bretagne leur permit de lever sur tous les terreneuviens armés sur la côte nord de Bretagne pour cette zone (texte de Peter POPE dans ce volume)<sup>18</sup>. C'était un bel exemple de « délégation de service » régalien aux acteurs privés d'un pouvoir démuni en matière maritime.

Ce fut aussi le cas dans les eaux européennes, pour faire face notamment à la menace que firent planer durant un demi-siècle, des années 1570 aux années 1620, les corsaires armés par les huguenots dissidents de La Rochelle. Directement menacés dans leurs trafics, les Malouins proposèrent en 1575 d'armer contre eux une flotte de 6 gros navires montés par 1 200 hommes, qu'ils mirent effectivement en œuvre l'année suivante. Ils furent à nouveau sollicités par le pouvoir royal à plusieurs reprises, comme en 1586 contre les mêmes Rochelais, ils le furent à diverses reprises en 1588-1594 pendant les troubles de la Ligue par diverses parties prenantes contre les forces anglo-royalistes. Ils seront à nouveau mis à contribution par le pouvoir royal en 1622-1626 pour mobiliser leurs forces navales contre ces Rochelais qui, à l'autre extrémité du spectre politico-religieux, représentaient non seulement des adversaires redoutables mais à bien des égards leurs homologues.

Durant ce demi-siècle allant des années 1570 aux années 1620, caractérisé par des affrontements politico-religieux déchirant la société française et affaiblissant un État royal incapable d'assumer ses missions régaliennes sur mer, La Rochelle et Saint-Malo représentaient des figures homologues : ces cités portuaires posées sur les marges littorales du Royaume, fortes de leur dynamisme maritime et commercial tourné vers l'extérieur et de leur potentiel naval, pouvaient apparaître comme de petites « républiques maritimes » virtuelles ; mais avec une différence majeure que vont refléter leurs trajectoires divergentes.

La Rochelle, on le sait, sous l'emprise d'une bourgeoisie calviniste radicale, poussera cette logique d'autonomisation jusqu'à la rébellion et l'affrontement avec le pouvoir royal, comme l'avaient fait les « Gueux de la

17. LE GOFF, Hervé, *La Ligue en Bretagne. Guerre civile et conflit international, 1588-1598*, Rennes, 2010.

18. DE LA MORANDIÈRE, Charles, *Histoire de la pêche française de la morue en Amérique septentrionale, des origines à 1789*, Paris, 1962.

Mer » zélandais contre le roi d'Espagne, jusqu'à l'écrasement final de cette tentative de « république maritime » isolée en 1627.

Placée à l'autre extrémité du spectre politico-religieux, avec une bourgeoisie très majoritairement catholique, initialement favorable à la Ligue et hostile aux huguenots, Saint-Malo parut elle aussi prendre la voie de l'autonomie au début de la crise de la Ligue<sup>19</sup>. Dès avril 1585 la fraction majoritaire de la bourgeoisie marchande mettait en place un conseil « révolutionnaire » de douze « conservateurs », qui imposa progressivement son autorité face au pouvoir ecclésiastique du chapitre et au pouvoir royal exercé par le gouverneur. Avec la « prise à l'abordage » du château le 11 mars 1590, et la mort du gouverneur resté fidèle au roi huguenot, les Malouins rompirent brutalement avec un pouvoir royal dont le chef était jugé illégitime. Mais simultanément, malgré leur adhésion à la Ligue et leur allégeance formelle – et à distance – à son chef, le duc de Mayenne, les Malouins refusèrent obstinément d'ouvrir leurs portes aux soldats du duc de Mercœur, gouverneur et chef de la Ligue en Bretagne et de reconnaître son autorité. Pendant quatre ans et demi, jusqu'en octobre 1594, la bourgeoisie malouine – ou sa fraction majoritaire qui contrôlait le conseil, fonctionnant comme un véritable « comité de salut public », exercera avec vigueur, voire brutalité, contre les dissidents de tout bord, ses pleins pouvoirs sur la vie interne de la cité et son plat-pays, et conduira de manière totalement autonome ses relations « extérieures ». Cet épisode peu commun de *self-government*, que l'historiographie locale a célébré avec emphase comme celui de la « République malouine », mérite d'être réexaminé, sinon dans son déroulé bien connu, au moins dans sa signification et son impact sur le développement de la place.

Soyons clair : même si Frotet de la Landelle se hasarde à utiliser une fois le terme dans ses « Mémoires », rappelant « que les Princes n'ayment jamais les républiques qui se maintiennent en liberté comme faisoit Saint Malo », et si le duc de Mercœur la suspectait de vouloir instaurer « une nouvelle forme de gouvernement de république », la cité malouine en cette fin du XVI<sup>e</sup> siècle n'était pas devenue pour autant la république de Venise ni une cité hanséatique ! Si audacieux et résolus fussent-ils, ses bourgeois n'avaient eu que des objectifs limités, liés à une conjoncture d'exception : c'est ce qu'exprimait Frotet vingt ans plus tard, en leur accordant « n'avoir autre but que de conserver la ville et le château en liberté et aux mains de ses habitants pendant la misère des troubles de France ». Il s'était agi pour eux de défendre au mieux leur sûreté celle des personnes et des biens, et la pérennité de leur commerce, en louvoyant entre les différentes factions qui s'affrontaient dans le pays. Mais ils n'avaient jamais remis en cause leur appartenance au royaume, et ils surent négocier à temps, non sans de sérieuses contreparties, leur ralliement à Henri IV, une fois celui-ci légitimé à leurs yeux par son retour à la foi catholique.

---

19. FOUCQUERON, Gilles, *Malouin suis. Une République sous la Ligue*, Fougères, 1989.

Au-delà de cette analyse de la signification de cet épisode, spectaculaire mais conjoncturel, il reste à s'interroger sur le bilan global de ce mode de gestion original de la crise de la Ligue, qui témoignait d'une maturité politique certaine, quant à son impact sur la dynamique de développement de la place portuaire.

Première certitude, et premier objectif atteint, cette « prise de pouvoir » local, accompagnée de mesures vigoureuses de « mise en défense » de la ville (avec réquisition de canons et matelots sur les navires pour garnir les fortifications) et du plat-pays (avec neutralisation de forteresses voisines comme Pontbriand, Chateauneuf ou le Plessis Bertrand), a permis de garantir durant toute la crise la sécurité complète de la cité, qui ne fut même pas attaquée, à la différence de nombreuses villes bretonnes comme Dinan ou Vitré, ou *a fortiori* de Penmarch qui, faute de structuration urbaine et de fortifications, succomba corps et biens en 1595 sous les coups des bandes de La Fontenelle.

Second objectif, plus difficile à atteindre et à mesurer, cette autonomie de décision a sans doute permis à la cité d'atténuer les effets négatifs sur son commerce de la guerre civile et de ses répercussions internationales, induites par l'entrée dans le conflit de ses principaux partenaires, l'Angleterre et l'Espagne, entre lesquels elle réussit à louvoyer avec habileté. On a déjà souligné le maintien de la liberté de commerce dans la ville pour les Anglais malgré l'intervention des troupes anglaises en Bretagne aux côtés des royalistes en 1590-1591, et, inversement, l'envoi en 1591-1592 de véritables missions « diplomatiques » auprès du roi d'Espagne – avec l'appui de Mayenne – pour obtenir la garantie de la poursuite de leur commerce en ce pays.

Certes, le commerce malouin subira des pertes sérieuses, avec la capture de plusieurs de ses navires par les navires « anglo-royalistes » basés à Brest entre 1590 et 1594<sup>20</sup>, et son commerce d'exportation des toiles subit évidemment le contrecoup des troubles dans l'Ouest, notamment dans la région vitréenne, ainsi que l'impact de la rupture avec l'Espagne en 1595-1598, comme le suggère la chute des exportations de canevass. Néanmoins le port n'a pas été bloqué, et ses trafics majeurs ont pu continuer à un certain niveau, comme le suggère – en creux – l'analyse des pertes subies.

Somme toute, tout suggère que, grâce à cette stratégie habile que l'on pourrait qualifier d'« égoïsme urbain », mettant en pratique la fameuse devise « Malouin suis » (ou « Saint-Malo first » pour user d'une image contemporaine), la cité malouine a pu, pour l'essentiel, « passer entre les gouttes » de cette terrible crise de la fin du siècle. Elle a même pu en retirer certains avantages, telle la captation accrue du potentiel marchand vitréen, et la création d'une juridiction consulaire revendiquée de longue date, accordée par le duc de Mayenne au nom de la Ligue en 1593, et confirmée

---

20. JOÛON DES LONGRAIS, Frédéric, *Saint-Malo au temps de la Ligue. Mémoires inédits de Nicolas Frotet de la Landelle*, Rennes, 1886.

par Henri IV dans l'édit de Réduction signé le 4 octobre 1594, en contrepartie du retour de la ville sous l'autorité royale. Au-delà de cette brève aventure d'autonomie, Saint-Malo s'affirmera durant les crises qui secouent la France et la Bretagne au <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle, de la minorité de Louis XIII à la révolte des Bonnets rouges en passant par la Fronde, comme l'une des cités portuaires les plus fidèles au pouvoir royal, par comparaison avec Bordeaux, Rouen ou Marseille : elle en retirera sans doute quelques dividendes sous le règne de Louis XIV.

Dès la décennie 1600-1610 le pôle malouin pouvait reprendre ses trafics de base, et se lancer dans des entreprises plus audacieuses vers de nouvelles directions – des tentatives de colonisation de l'Acadie en 1604, à celles d'ouverture d'une liaison directe avec les Moluques pour le trafic des épices en 1601-1603 (texte de Guillaume LELIÈVRE dans ce volume). Malgré leurs résultats très mitigés, ces tentatives témoignaient d'un dynamisme retrouvé, d'ambitions élargies et, par les partenariats noués dans ces entreprises avec de puissants négociants de grandes places comme Rouen et Anvers, du statut que l'élite marchande malouine avait désormais acquis au sein de l'internationale européenne des affaires, à l'aube d'un <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle où elle allait pouvoir poursuivre sa progression.



## RÉSUMÉ

Dans le dernier tiers du xvi<sup>e</sup> siècle, Saint-Malo va se différencier de la masse des petits ports de cabotage bretons en construisant des trafics de dimension internationale, vers Terre-Neuve et les marchés méditerranéens, l'Andalousie et les marchés hispano-américains, tout en conservant un lien fort avec le proche marché anglais. Port d'armement majeur avec une flotte croissante de navires bien armés capables de se défendre, Saint-Malo s'affirme aussi comme un véritable pôle marchand, appuyé sur son statut de port-franc, et renforcé par ses liens étroits avec les grands marchands exportateurs de toiles de Vitré, dont beaucoup vinrent s'installer dans la ville à la fin du siècle. Devenue maîtresse du pouvoir local en 1585-1590, l'élite négociante saura définir et suivre une stratégie d'autonomie face aux camps qui s'affrontent en France et en Europe ce qui lui permettra de traverser sans trop de mal la crise de la Ligue, et de pouvoir ainsi aborder dans des conditions favorables le xvii<sup>e</sup> siècle.

## ABSTRACT

*During the final part of the 16<sup>th</sup> century, Saint-Malo differed from other Breton ports practicing the coastal trade, by building trades of international scope, aimed at the Newfoundland and Mediterranean markets, Andalusia as well as the Hispano-American markets, while keeping strong links with the nearby English market. A first rate harbour with a growing fleet with well-gunned ships capable of self-defence, Saint-Malo was also a real merchant port, with "port-franc" status and a market place strengthened by its close links to Vitré's great export-merchants of linen, many of whom came to live in the town at the end of the century. Having taken control of local power in 1585-1590, the merchant elite was able to define and follow a strategy of autonomy between the two warring camps in France and in Europe, that allowed Saint-Malo to emerge without major losses from the Wars of the League, and to begin the 17<sup>th</sup> century in favourable conditions.*